



RASSEGNA STAMPA dal 25 al 29 aprile 2019

**LA GAZZETTA  
DEL MEZZOGIORNO**

**il MATTINO**  
*di Foggia e provincia*

**Il Sole  
24 ORE**

**LA GAZZETTA DI CAPITANATA**  
LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - Quotidiano fondato nel 1887 [www.lagazzettadelmezzogiorno.it](http://www.lagazzettadelmezzogiorno.it)

**l'Attacco**



# TURISMO: ANALISI E PROPOSTE

MARTEDI' 14 MAGGIO 2019 - ORE 15.30  
VIESTE - HOTEL I MELOGRANI

IN COLLABORAZIONE CON



Città di Vieste

MAIN SPONSOR



ore 15,30

REGISTRAZIONE PARTECIPANTI

ore 16,00

SALUTI

**Giuseppe Nobiletti**

Sindaco Comune di Vieste

**Gianni Rotice**

Presidente Confindustria Foggia

ore 16,30

RELAZIONE INTRODUTTIVA

**Mariella Nobiletti**

Presidente Sezione Turismo  
Confindustria Foggia

ore 16,45

FOCUS CREDITO E TURISMO

**Giuseppe Palladino**

Presidente BCC San Giovanni Rotondo

ore 17,15

TAVOLA ROTONDA

**Loredana Capone**

Assessore Turismo Regione Puglia

**Antonio De Vito**

Direttore Generale Puglia Sviluppo Spa

**Fabio Porreca**

Presidente CCIAA Foggia

**Massimo Salomone**

Coordinatore Gruppo Tecnico Turismo  
Confindustria Puglia

MODERATORE

**Giovanni Tamburrano**

Responsabile Relazioni Esterne  
Confindustria Foggia

Segreteria organizzativa:

**CONFINDUSTRIA FOGGIA**

tel. 0881/563030

mail: [presidenza@confindustriafoggia.it](mailto:presidenza@confindustriafoggia.it)

## IL PIANO DEL GOVERNO

L'INCONTRO A PALAZZO CHIGI

## INVESTIMENTI PER IL FUTURO

Da Leonardo (aerostrutture) pronti 75 milioni e Polo della biotecnologia di Casa Sollievo della Sofferenza insieme a Calabria e Campania

# Rilancio della Capitanata lungo tre assi strategici

Alta ricerca, innovazione e tecnologie avanzate in agricoltura

## MASSIMO LEVANTACI

● **FOGGIA.** La Capitanata a Palazzo Chigi è ormai di casa, ieri nuovo confronto sul Cis, il contratto istituzionale di sviluppo tra i rappresentanti istituzionali locali e il premier Giuseppe Conte. La lista dei progetti da finanziare non è ancora definita, ieri il presidente del Consiglio ha invitato la cabina di regia degli enti locali a stabilire un elenco di priorità su cui concentrare gli investimenti anche se si ragiona ancora sulla base dei 120 progetti presentati. Il secondo tavolo in un mese è stato pertanto abbastanza interlocutorio. «Abbiamo definito la cornice del contratto - ragguaglia il presidente della Provincia di Foggia, Nicola Gatta - e indicato tre grandi direttrici sui quali ci muoveremo: infrastrutture stradali con un grande piano di manutenzione straordinaria su circa 3mila chilometri, un distretto per l'agroalimentare e un piano di valorizzazione e di marketing per il turismo sul Gargano. Abbiamo chiesto al presidente Conte - aggiunge Gatta - che vengano finanziati soprattutto progetti immediatamente cantierabili, non c'è un minuto

da perdere in particolare sulla viabilità provinciale, chiediamo cose concrete e progetti mirati per valorizzare le potenzialità del nostro territorio».

Al tavolo è stata manifestata la volontà di chiudere: la prossima riunione è convocata per l'8 maggio alla Presidenza del consiglio e in quella data si dovrebbe sapere

di più sulle somme a disposizione. Ieri sono stati stralciati i progetti doppiati, quelli presentati dalla Regione (il polo logistico dell'area industriale Asi di Foggia, già finanziato con il Patto per la Puglia) e sulla Via Francigena già all'attenzione del ministero del Turismo.

La Capitanata avrà investimen-

ti promossi dal governo sulle grandi opere: tra le priorità la cabina di regia indica la diga di Piano dei limiti, un bacino di 40 milioni di metri cubi a valle della diga di Occhito, progetto destinato a implementare la superficie irrigua della seconda provincia agricola più grande del Paese. La riqualificazione alberghiera e un piano di marketing territoriale per il Gargano, pianificazione elaborata dalla Camera di commercio di Foggia, nasce sulla falsariga di quanto già sperimentato per la Costiera amalfitana. Oltre alle tre direttrici dello sviluppo ieri il tavolo si è concentrato anche su 5 progetti «strategici» presentati da privati che avrebbero buone chances di essere finanziati: tra questi il gruppo Leonardo (aerostrutture) propone investimenti per 75 milioni sullo stabilimento di Foggia, l'ospedale Casa Sollievo della Sofferenza rilancia una piattaforma biotecnologica in partnership con altre due regioni (Calabria e Campania), la Fiera di Foggia chiede la nascita di un «Agri hub» un distretto scientifico e tecnologico per l'innovazione in agricoltura all'interno di un'area oggi in gran parte inutilizzata.



**PALAZZO CHIGI** Il premier Giuseppe Conte con il presidente della Provincia di Foggia Nicola Gatta

# ECONOMIA & FINANZA

**INDUSTRIA** COMMESSA DA 380 MILIONI DI EURO: QUATTRO AW101 PIÙ MANUTENZIONE E ADDESTRAMENTO

## Elicotteri italiani di Leonardo per la Marina militare polacca

● **ROMA.** Leonardo «ha annunciato la firma di un contratto del valore di circa 380 milioni di euro (1,65 miliardi di zloty) che consentirà un significativo potenziamento delle capacità elicotteristiche della Marina Militare polacca». La società, con una nota, spiega che «attraverso PZL-Swidnik, parte della divisione elicotteri e sede della sua presenza industriale in Polonia, fornirà al Ministero della Difesa del Paese quattro elicotteri AW101 e un pacchetto completo di servizi di supporto logistico e addestramento».

**LEONARDO**  
Al vertice del gruppo ex Finmeccanica c'è Alessandro Profumo come amministratore delegato



«Siamo orgogliosi di questa ulteriore dimostrazione di fiducia in Leonardo da parte del Ministero della Difesa polacco», commenta l'A.d. Alessandro Profumo.

«Oggi - sottolinea l'ex banchiere alla guida dell'azienda italiana leader dell'AeroSpazio, Difesa e Sicurezza - vediamo confermato ancora una volta il nostro ruolo di

partner chiave nella difesa nazionale, nel sostegno alla modernizzazione delle Forze Armate e per l'ulteriore crescita tecnologica e industriale della Polonia».

«Siamo impegnati - dice ancora Profumo - a rafforzare ancora la nostra presenza e il nostro contributo verso il Paese, uno dei mercati domestici di Leonardo nel quale esistono ulteriori significative opportunità di collaborazione in futuro».

Per «consolidare ulteriormente la propria presenza in Polonia e favorire lo sviluppo del business»,

spiega l'azienda con una nota «Leonardo ha inoltre costituito Leonardo Poland, con sede a Varsavia e con il compito di presentare e promuovere l'intera gamma di tecnologie e prodotti. Leonardo Poland sosterrà i clienti per l'intero ciclo di vita dei diversi programmi, svilupperà nuove

collaborazioni con l'industria polacca e garantirà maggior vicinanza a tutti gli stakeholder locali. Marco Lupo agirà in qualità di Presidente di Leonardo Poland, con l'obiettivo di rafforzare i rapporti con i clienti e gli stakeholder polacchi e rendere ancor più solida l'importante presenza di Leonardo nel Paese».

## **Rotice (Confindustria) Il 14 maggio incontro al ministero Infrastrutture per chiarire l'intera vicenda**

■ «La questione delle infrastrutture per la mobilità delle persone ed il trasporto delle merci devono restare al centro dell'attenzione di tutti i soggetti impegnati nei processi di sviluppo della Capitanata».

È quanto ha dichiarato il Presidente di Confindustria Foggia, Gianni Rotice, intervenendo nel dibattito sull'utilizzo dei fondi del Contratto di Sviluppo e del Patto per la Puglia.

«L'asserita impercorribilità della tecnologia del treno tram – ha puntualizzato il presidente della Confindustria Foggia, Gianni Rotice – non può essere declinata in alcun modo nell'abbandono di un progetto e di un obiettivo che assicurino comunque il collegamento anche su rotaia tra Foggia e Manfredonia, nell'ambito di un sistema multimodale di connessioni tra i principali centri della Capitanata».

«Al riguardo l'importante riunione ministeriale già fissata a Roma per il 14 maggio prossimo, sarà occasione utile e preziosa per un chiarimento definitivo, che lascia comunque immutata e

non negoziabile la necessità di salvaguardare per il nostro territorio le somme stanziare sul progetto originario», sottolinea ancora il presidente della Confindustria Foggia.

«Con lo stesso approccio propositivo e con una visione unica sul capitolo infrastrutture, va affrontato anche il tema della piattaforma logistica integrata; al riguardo - ha continuato il Presidente Rotice - occorre trarre quanto prima la sua realizzazione, non solo per valorizzare il proficuo lavoro fin qui portato avanti nelle diverse sedi istituzionali interessate alla condivisione del progetto, ma anche perché si tratta di un'iniziativa di sistema che va ben oltre il territorio di Capitanata che la ha proposta, ma riguarda ed interessa l'intera Puglia, per l'ubicazione strategica della piattaforma logistica lungo la dorsale adriatica e per la sua funzione di raccordo con il versante tirrenico».



**Gianni Rotice (Confindustria)**

**QUESTIONE TRASPORTI**

150 MILIONI IN FUMO

L'associazione interviene dopo l'intervista alla "Gazzetta" dell'assessore regionale ai trasporti, Giannini

# «Il progetto del treno tram non deve essere abbandonato»

Il Wwf ribadisce la necessità del rilancio del trasporto su rotaia la tratta Foggia-Manfredonia utile al territorio e all'ambiente

● «L'annuncio dell'assessore Giannini (intervista alla Gazzetta pubblicata il 24 aprile) del finanziamento del progetto treno-tram sulla Foggia-Manfredonia ha colto molti di sorpresa ed ha finalmente sollevato numerose reazioni indignate, dopo il colpevole silenzio di questi anni sulla vicenda da parte di tutti gli attori politici». Lo afferma in una nota il Wwf di Foggia che aggiunge: «La storia è nota da tempo: la tecnologia treno-tram, già utilizzata in altri Stati europei e in Italia anche nel tratto italiano della Ferrovia Retica da St. Moritz a Tirano, sembra non abbia la necessaria copertura normativa per poter essere adottata anche nella nostra provincia. E questo particolare appare sufficiente all'assessore regionale per decretare la morte della ferrovia Foggia-Manfredonia! Il WWF Foggia non è d'accordo. Stiamo parlando di una tratta ferroviaria che collega la prima e la terza città della Capitanata, oggi colpevolmente sottoutilizzata a causa della decisione di Trenitalia, avallata dalla Regione, di sostituire per nove mesi all'anno le sei corse ferroviarie giornaliere dei mesi estivi con altrettante corse automobilistiche, ricevendo però in pagamento dalla Regione la tariffa prevista per il treno.»

«Ogni giorno, alle 6 corse automobilistiche sostitutive di Trenitalia si aggiungono altre 11 con autobus gestite dalla SITA, con tempi di percorrenza del 50% più lunghi rispetto al treno. Questa irrazionale sovrapposizione fa sì che spesso le corse sostitutive di

Trenitalia e gli autobus SITA partano a distanza di pochi minuti l'una dall'altra, lasciando invece scoperti altri orari della giornata. Un servizio, in definitiva, del tutto inadeguato al bacino di utenza servito che, di fatto, favorisce l'uso dell'auto privata, con tutte le conseguenze sul volume di traffico, sull'inquinamento e sulla pericolosità della statale 89», afferma il Wwf che rimarca: «E allora cosa occorre fare con i 50 milioni disponibili del Patto per la Puglia? Una cosa molto semplice: ammodernare la ferrovia Foggia-Manfredonia per spostare l'offerta di trasporto tra queste due città dalla gomma al ferro e contribuire concretamente alla riduzione delle emissioni climalteranti, migliorando nel contempo il livello del servizio. Sulla Foggia-Manfredonia occorre elettrificare l'intera tratta, prevedere una stazione intermedia di scambio per consentire il transito contemporaneo di due treni nelle due direzioni, adeguare i sistemi di segnalamento ferroviario, sopprimere i passaggi a livello, ripristinare l'esistente tratto ferroviario in sede propria a Manfredonia fino a piazza Marconi. Tutte cose che si possono fare a prescindere dall'omologazione della tecnologia treno-tram e che permetteranno di completare l'intervento con il tram quando la normativa lo consentirà. Il modello a cui fare riferimento parte da un altro binario della stazione di Foggia: quello

utilizzato da una decina d'anni con grande successo di pubblico da Ferrovie del Gargano per collegare Lucera» «Con l'ammodernamento della Foggia-Manfredonia e lo spostamento del servizio di trasporto dalla gomma al ferro, l'attuale chilometraggio delle corse automobilistiche potrà essere redistribuito sul Gargano, dando un senso all'esistenza dell'attuale stazione fantasma di Manfredonia Ovest e potenziando i collegamenti interni anche in un'ottica turistica e non a caso su questo punto il WWF ha più volte, e finora invano, sollecitato l'Ente parco a prendere posizione sulla vicenda. Se RFI e Trenitalia non sono interessati al progetto, che si facciano da parte e lascino spazio ad altri operatori che si sono dichiarati disponibili a gestire la tratta e che hanno concretamente dimostrato di saperlo fare. Dalla Regione il WWF

si aspetta una chiara presa di posizione a favore degli utenti del trasporto pubblico, abbandonando l'atteggiamento di supina accondiscendenza che ha avuto finora verso le aziende di trasporto le quali, evidentemente, trovano più comodo perpetuare questo stato di cose piuttosto che rimettersi in gioco e potenziare nel suo complesso il servizio sul promontorio garganico», conclude il Wwf Foggia.



Uno dei treni che vengono abitualmente utilizzati sia per la modalità treno tram. In basso a sinistra la stazione ferroviaria di Foggia

## CASO TRASPORTI

DOPO L'ANNUNCIO DI GIANNINI

### RISARCIRE IL TERRITORIO

Nicola Gatta: «Il territorio va risarcito immediatamente. Assurdo trovarsi al tavolo con il governo e apprendere certe notizie»

### L'ACCUSA DEL SINDACATO

Fast Confsal: «Non è la prima volta che Giannini non s'impegna per questa provincia, Gino Lisa e stazione ferroviaria sono lì a dimostrarlo»

# Treno-tram, tutti contro la Regione

Il presidente della Provincia: «I 50 milioni non più utili al progetto sono dei foggiani»

MASSIMO LEVANTACI

● Adesso è la Regione a finire sul banco degli imputati per il treno-tram perduto. Il presidente della Provincia, Nicola Gatta, spiazzato dalla notizia (come candidamente ammesso) mercoledì al tavolo con il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, per un nuovo aggiornamento sul Contratto istituzionale di sviluppo, ha dovuto in quel contesto inserire la progettualità della linea Foggia-Manfredonia tra le cosiddette "opere doppione", cioè non finanziabili dal governo, proprio perché c'era la Regione con il suo patto per la Puglia che ha stanziato 50 milioni per l'investimento. Ora che la linea non sarà più realizzata, causa mancata

### «UNO SGARRO»

Giandiego Gatta: «Temo un altro sgarro imperdonabile per i nostri concittadini»

omologazione in Italia della tecnologia francese per il treno-tram, che fine faranno quei soldi? «Troveremo il modo per rimodularli sul territorio», ha detto a stretto giro l'assessore regionale ai Trasporti, Gianni Giannini, nell'intervista alla *Gazzetta*. Ma Gatta non si fida delle promesse dell'assessore e passa all'attacco: «Chiediamo che adesso la Regione si attivi immediatamente per restituire al territorio quella ingente somma. Non ci rendiamo conto di come la Regione non abbia ancora provveduto a risarcire immediatamente il territorio dopo un tale disimpegno, ben sapendo forse già da tempo che non c'erano le condizioni per fare il treno tram su quella

tratta. Chiediamo risposte chiare alla Regione - incalza Nicola Gatta - non possiamo accettare che certe comunicazioni ci debbano pervenire attraverso i giornali. Eravamo a un tavolo istituzionale con il presidente Conte proprio per affrontare il discorso sulle progettualità infrastrutturali per il territorio e abbiamo dovuto incassare una notizia del genere. Davvero assurdo».

Contro la politica regionale in materia di infrastrutture si scaglia anche il consigliere regionale Giandiego Gatta, particolarmente sensibile alla tematica del treno tram in quanto cittadino e rappresentante politico di Manfredonia sua città di origine: «Il delegato ai Trasporti della Giunta regionale dichiara che

l'opera non si realizzerà perché, dice, la tecnologia individuata non è stata ancora omologata nel nostro Paese. Il che significa che sono stati stanziati dei soldi, tanti soldi, 50 milioni di euro, per qualcosa che non si riteneva possibile realizzare. Oppure, a voler pensar male (e magari ad azzeccarci!) - sottolinea Giandiego Gatta - che si vogliono dirottare le risorse altrove. Si tratta, purtroppo, e questa è una certezza, dell'ennesimo schiaffo alla Capitanata, che resta ai margini dell'agenda della Giunta regionale pugliese e continua a soffrire di un gravissimo deficit infrastrutturale, che mina ogni tentativo di rilancio e sviluppo economico. Oggi, quindi, vor-



MANFREDONIA OVEST La stazione di Siponto inutilizzata

rei sapere come saranno utilizzati quei soldi e, soprattutto, per quale territorio della nostra Regione... Non vorrei avere ragione anche sul fatto che non andranno a beneficio della provincia di Foggia. Sarebbe davvero uno sgarro imperdonabile per tutti i nostri concittadini».

Punta il dito contro il governo regionale anche il sindacato Fast Confsal: «Questo modus operandi dell'Assessorato regionale e dell'assessore Giannini non è nuovo nei confronti del territorio foggiano sia per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali, come l'aeroporto Gino Lisa e la stazione Alta Velocità, e sia per i servizi di trasporto con i tagli sui servizi ferroviari e su gom-

ma. A tutto questo - rileva il segretario regionale Vincenzo Cataneo - si associa, giova sottolinearlo, l'immobilismo e il menefreghismo dell'attuale espressione della politica foggiana, nella quasi totalità, in Regione Puglia a Bari ed ai vari livelli sia in Capitanata, alla Provincia e al Comune di Foggia, che in Parlamento a Roma. A pagare le spese di questa ulteriore penalizzazione, sia economica che sociale, saranno come al solito i cittadini e il sistema produttivo della provincia di Foggia, purtroppo relegata nei bassifondi della classifica per qualità della vita (106mo posto su 107) e con la più alta percentuale di disoccupazione in Puglia e tra le regioni del Mezzogiorno».

**TRENO TRAM**  
LA LINEA  
FOGGIA-MANFREDONIA

Il direttore di esercizio,  
Daniele Giannetta

# FerGargano: «Noi interessati alla tratta, ma ipotesi remota»

«Il treno-tram Foggia-Manfredonia non si farà più», dice alla *Gazzetta* l'assessore regionale ai Trasporti Gianni Giannini. Ma se vi fosse un altro proponente al posto di Rfi che a quanto pare neanche spinge per trovare nuove soluzioni alla mancata omologazione della tecnologia (sebbene siano disponibili 50 milioni e una stazione di scambio già bella e pronta a Siponto), la Regione il progetto lo recupererebbe? Il primo pensiero corre alle Ferrovie del Gargano, che un'idea di treno-tram (solo treno per la verità) l'ha già realizzata

sulla Foggia-Lucera con risultati apprezzabili sia in termini di frequenza passeggeri che per i benefici al traffico stradale apportati essendo stati eliminati tutti i bus su quella linea. «Noi restiamo dell'idea - dice alla *Gazzetta* l'ingegner Daniele Giannetta, direttore

di esercizio di Ferrovie del Gargano - che se la Regione avesse messo in atto procedure aperte sulla Foggia-Manfredonia noi avremmo guidato con interesse un'ipotesi di trasporto pubblico su quella tratta. Ma il sedime è di Rfi e non credo che abbia intenzione di cederlo».



**SENZA TRENI** Daniele Giannetta (FerGargano), a destra la stazione fantasma di Rfi a Siponto



In questo modo la linea ferroviaria Foggia-Manfredonia continuerà a funzionare tre mesi all'anno, solo durante il periodo estivo, e negli altri mesi continueranno a transitare i bus con una stazione già pronta. Dietro

**tutto questo vede una logica?**

«La stazione di interscambio di Siponto effettivamente è un bel controsenso. Credo che sia stata costruita (da Rfi: ndr) ben prima che si affrontasse il problema su un piano complessivo. Nel frattempo su quella tratta si opera con i bus sostitutivi del treno».

**legamento Foggia-Manfredonia, sareste pronti?**

«La soluzione è impraticabile, il sedime è di Rfi e poi siamo già in limite di tempo massimo con le scadenze della gara che metterà quel servizio su gomma per altri nove anni».

**Ma secondo lei, da tecnico, è impossibile oggi realizzare il treno tram con una tecnologia diversa da quella sul modello francese individuata?**

«Atteso che a Manfredonia Ovest (la nuova stazione: ndr) si potrebbe fare una rottura di carico, permettendo al manfredoniano di proseguire con il treno e agli altri passeggeri di salire sui bus, ritengo che su quella tratta andrebbe stipulato con la Regione un contratto-ponte, di durata limitata, consentendo di investire sul ferro. Sulla Foggia-Lucera si è andati avanti con questo progetto con risultati importanti. Sulla Foggia-Manfredonia, che ha notoriamente un bacino d'utenza più che raddoppiato rispetto al primo, il collegamento potrebbe funzionare molto di più».

[m.lev.]

**Con la nuova gara secondo lei tutto questo finirà?**

«Quando sarà bandita la nuova gara nel 2020 quelle linee andranno a gara con i servizi, certo».

**Immaginiamo che la Regione vi proponesse di realizzare il col-**

## 1A TRENO-TRAM

## Il Golfo non vuol perdere i 50 milioni stanziati

La questione delle infrastrutture per la mobilità delle persone ed il trasporto delle merci devono restare al centro dell'attenzione di tutti i soggetti impegnati nei processi di sviluppo della Capitanata", afferma il presidente di Confindustria Foggia, **Gianni Rotice**, intervenendo nel dibattito sull'utilizzo dei fondi del Contratto di Sviluppo e del Patto per la Puglia.

"L'asserita impercorribilità della tecnologia del treno tram", puntualizza Rotice, "non può essere declinata in alcun modo nell'abbandono di un progetto e di un obiettivo che assicurino comunque il collegamento anche su rotaia tra Foggia e Manfredonia, nell'ambito di un sistema multimodale di connessioni tra i principali centri della Capitanata. L'importante riunione



A sinistra, la stazione "fantasma" del treno tram a Manfredonia (foto Bruno Mondelli)

ministeriale già fissata a Roma per il 14 maggio sarà occasione utile e preziosa per un chiarimento definitivo, che lascia comunque immutata e non negoziabile la necessità di salvaguardare per il nostro territorio le somme stanziare sul progetto originario. Con lo stesso approccio va affrontato anche il tema della piatta-

forma logistica integrata di Foggia Incoronata. Occorre trarre quanto prima la sua realizzazione".

"Lasciamostare il tram, potenziamo il treno", è la proposta del WWF Foggia per la tratta Manfredonia-Foggia.

"Il treno tram era la punta avanzatissima della programmazione strategica per la mo-

bilità in Capitanata, che io per primo ho proposto e sostenuto all'interno della cabina di regia Capitanata 2020", afferma il capogruppo Pd in Regione **Paolo Campo**. "Ora che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha, finalmente, chiarito il contesto tecnologico in cui la Regione può operare abbiamo il dovere di modificare le modalità attuative di quella visione ed investire le risorse già stanziare per garantire quel servizio. 50 milioni di euro erano e sono disponibili per connettere Foggia a Manfredonia con modalità ambientalmente e operativamente più sostenibili delle attuali. Il 14 maggio, al Mit, sapremo se a queste risorse se ne aggiungeranno altre di fonte ministeriale e se la soluzione alternativa al treno tram elaborata a livello territoriale sia attuabile".

**GATTA (FI): ANAS CI PRENDE IN GIRO**

## Chiude di notte (di nuovo) la galleria di Monte Saraceno

Difficoltà per il Gargano, ma i lavori dovrebbero terminare a fine maggio



**CHIUSURA** L'imbocco della galleria di Monte Saraceno

● **BARI.** Una nuova chiusura notturna per la galleria di Monte Saraceno, sulla statale 688. Dal 6 al 23 maggio l'Anas ha disposto il divieto di transito dalle 19 alle 6 del mattino, per l'esecuzione di opere di ammodernamento nell'ambito dell'appalto per i lavori di adeguamento degli impianti cominciati a novembre 2017. Un appalto da 3 milioni di euro che, secondo l'ultimo aggiornamento del cronoprogramma, dovrebbe essere completato entro la fine di maggio.

La galleria di Monte Saraceno, alle porte di Mattinata, è uno snodo fondamentale per raggiungere il Gargano. Il percorso alternativo prevede l'utilizzo della vecchia statale 89, la litoranea molto meno agevole. La galleria era stata chiusa l'ultima volta nei weekend fino alla metà di febbraio, dopo la riapertura in dicembre per non ostacolare il traffico delle vacanze di Natale. I lavori sono in realtà in ritardo, in quanto si sarebbero dovuti concludere entro fine 2018 ma poi il termine era stato differito al 20 marzo. Ora la nuova previsione parla di fine maggio.

Il problema è stato sollevato ieri dal consigliere regionale Giandiego Gatta (Fi): «È un danno incommensurabile a cittadini e operatori economici», secondo il vicepresidente del Consiglio che annuncia (come ha fatto in serata anche Rosa Barone del M5S) un'interrogazione «per sapere se l'Anas abbia comunicato alla Regione o all'assessore ai Trasporti la nuova chiusura, e come si intendano ristorare gli operatori che subiranno inevitabilmente ulteriori danni». «Lo scorso anno - ricorda Gatta - Anas aveva comunicato che dalle 7,30 di lunedì 17 settembre le attività sarebbero riprese H24 fino all'ultimazione dell'intervento, previsto entro i primi mesi del 2019. Adesso arriva questo ulteriore annuncio, che ferisce il territorio e danneggia i lavoratori pendolari, gli operatori economici, i cittadini tutti».

La Regione fa però sapere che, al momento, non risulta alcuna comunicazione in merito alla chiusura della galleria. Proprio a seguito delle polemiche sollevate da Gatta, lo scorso anno Anas decise la sospensione dei lavori per tutto il mese di agosto così da non danneggiare il traffico dei turisti diretti alle località balneari del Gargano.

[red.reg.]

# Sconti fiscali: tagli e riordino per lavoro, trasporti e famiglie

**Il piano.** Tecnici del Mef già all'opera: obiettivo minimo recuperare 3-4 miliardi e tentare di arrivare fino a 6-8, al netto della riconfigurazione del bonus da 80 euro - Tra i nodi soglie e franchigie

**Marco Rogari**  
ROMA

Sussidi ambientali dannosi, a cominciare da quelli compresi nel settore trasporti sotto forma di agevolazioni Iva, da razionalizzare senza penalizzazioni per le attività produttive. Sconti fiscali sul lavoro (in forma diretta e indiretta), da ricalibrare anche facendo leva sull'introduzione del coefficiente familiare, oltre che dei nuovi strumenti di sostegno, e calcolando gli effetti dell'eventuale adozione della flat tax per le famiglie. Deduzioni e detrazioni che hanno una ricaduta negativa sul montante a fini pensionistici da rimodulare. Tre aree abbastanza definite, che "pesano" nel primo caso oltre 10 miliardi, nel secondo circa 40 e nel terzo quasi 50 miliardi, sulle quali è già stata indirizzata la lente del Governo per realizzare la "potatura" selettiva delle tax expenditures. Che è stata annunciata dal Def varato nelle scorse settimane e che dovrà prendere forma con la prossima legge di bilancio.

Un piano che, al netto della "ricollocazione contabile" (e non solo) del bonus Irpef degli 80 euro da spostare dal capitolo delle maggiori spese a quello della fiscalità, dovrebbe prevedere anche lo stop alle duplicazioni di sconti fiscali e la completa abolizione delle agevolazioni considerate ormai datate o inutili. In ogni caso, come anticipa il Programma nazionale di riforma integrato nel Def, non saranno toccate le agevolazioni "dirette" ai nuclei familiari, in particolare quelli a basso reddito, e quelle che hanno una funzione di "aiuto" sul fronte della disabilità. Già da alcune settimane sono in corso specifiche simulazioni condotte dai tecnici del Mef in collaborazione con quelli di altri ministeri. Cifre ufficiali sui possibili risparmi non se ne fanno. Ma tra le ipotesi in circolazione c'è quella di un intervento minimo per il prossimo anno da 3-4 miliardi per arrivare, con una potatura più invasiva, anche al doppio (6-8 miliardi), sempre al netto della partita sugli 80 euro.

A coordinare il lavoro preparatorio con l'obiettivo di giungere in autunno con un programma definitivo dovrebbero essere i due viceministri dell'Economia, Laura Castelli e Massimo Garavaglia, anche senza avere più il mandato ufficiale di "commissari" alla spending review (v. Il Sole 24 Ore di ieri). Il punto di partenza resta l'ultimo rapporto sulle spese fiscali messo a punto dall'apposita commissione guidata da Mauro Marè (sotto l'egida del Mef). Da questa rilevazione è emerso che gli sconti e i bonus monitorati sono saliti nel 2018 a quota 513 (contro i 466 del 2017) per 61,1 miliardi di minori entrate nel 2019 (54,2 miliardi nel 2018). A incidere maggiormente, per 39,2 miliardi, sono state le agevolazioni fiscali legate all'Irpef (il 64 per cento del totale delle spese)

**L'Ufficio parlamentare di bilancio: valutare gli effetti redistributivi dell'eliminazione di ogni agevolazione**

tata più contenuta di quella registrata in precedenti rapporti (l'allegato al bilancio dello Stato 2015, ad esempio, quantificava in circa 161 miliardi l'impatto del complesso delle misure) perché nell'ultimo monitoraggio è stata affinata la classificazione delle agevolazioni con l'esclusione delle detrazioni per la progressività dell'imposta, di quelle per familiari a carico e delle aliquote ridotte dell'Iva.

Non mancano naturalmente i nodi da sciogliere. A partire dalla destinazione degli eventuali risparmi. Per la Lega la dote derivante dal riordino delle tax expenditures dovrebbe essere utilizzata per coprire almeno in parte la nuova flat tax per le famiglie. I Cinque Stelle, così come il ministro Giovanni Tria, sembrano invece intenzio-

nati a usare prioritariamente le risorse recuperate, comprese quelle derivanti dalla nuova spending review, per sterilizzare le clause Iva (e le accise) da oltre 23 miliardi per il prossimo anno. Resta anche da individuare il meccanismo selettivo da far scattare. Il Carroccio non esclude una riflessione approfondita su un sistema di soglie e franchigie per salvaguardare i redditi medio-bassi, ma non solo (con un tetto possibile, ad esempio, a 55 mila o 70 mila euro). I Cinque Stelle sembrano maggiormente orientati a un riordino mirato evitando tagli di tipo "lineare".

Ci sono poi numerosi dubbi espressi dall'Ufficio parlamentare di bilancio nel rapporto sulla programmazione di bilancio 2019 divulgato nei giorni scorsi. L'Upb, in particolare, ha fatto notare

che l'abolizione dei bonus fiscali dovrebbe essere preceduta non solo dalla quantificazione dell'impatto finanziario complessivo e dei beneficiari coinvolti, «masoprattutto da un'analisi esposta degli effetti redistributivi che l'eliminazione di ciascuna agevolazione determinerebbe». Inoltre, secondo l'AutORITY parlamentare dei conti pubblici, «occorre avere un quadro chiaro delle finalità specifiche alle quali le spese fiscali sono rivolte (sostegno alle famiglie, a settori produttivi, finalità ambientali, ecc.) e verificare se siano ancora valide o necessarie nell'ambito delle priorità politiche al fine di razionalizzarle. Un taglio orizzontale delle agevolazioni esistenti non risponderebbe ad esempio a questo scopo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Quanto costano i 20 sconti fiscali principali

Dati in miliardi di euro

MISURE	IMPOSTA	EFFETTI FINANZIARI	MISURE	IMPOSTA	EFFETTI FINANZIARI
1. Bonus 80 euro	Irpef	-9,4	12. Agevolaz. imposta registro acquisto prima casa	Registro, bollo e ipocatastali	-1,7
2. Detrazione per recupero edilizio	Irpef	-6,8	13. Riduzione accisa gasolio autotrasporto	Accise	-1,6
3. Esenzione Irpef prima casa	Irpef	-3,6	14. Credito d'imposta investim. in ricerca e sviluppo	Credito di imposta (imprese)	-1,3
4. Detrazione per spese sanitarie	Irpef	-3,3	15. Detrazione mutui prima casa	Irpef	-1,0
5. Esenzione pensioni guerra, invalidità, ecc	Irpef	-2,4	16. Agevolazioni carburanti agricoltura	Accise	-0,9
6. Deduzione previdenza complementare	Irpef	-2,1	17. Credito d'imposta per investimenti Mezzogiorno	Credito di imposta (imprese)	-0,8
7. Imposta sostitutiva settore del credito	Registro, bollo e ipocatastali	-2,0	18. Agevol. imposta catastale acquisto prima casa	Registro, bollo e ipocatastali	-0,7
8. Super ammortamento	Irpef/Ires	-1,9	19. Non imponibilità mense e buoni pasto	Irpef	-0,6
9. Detrazione e spese di riqualificazione energetica	Irpef/Ires	-1,8	20. Detrazioni del 50% per interventi in zone sismiche	Irpef	-0,6
10. Non imponibilità assegni familiari	Irpef	-1,8			
11. Cedolare secca affitti	Irpef	-1,8			
			<b>TOTALE VOCI PRINCIPALI</b>		<b>-46,2</b>

Fonte: Rapporto annuale sulle spese fiscali 2018

## LE IMPOSTE SUL LAVORO

# Taglio del cuneo, duello sulle risorse

**Il piano riforme conferma la riduzione, ma il Def privilegia Iva e Flat Tax**

**Giorgio Pogliotti**

Nel Piano nazionale di riforma allegato al Def c'è l'impegno a ridurre il cuneo fiscale sul lavoro. Impegno rilanciato dal vicepremier Luigi Di Maio che riferendosi in via prioritaria ai «settori del made in Italy, delle piccole imprese» ha detto: «dobbiamo cominciare ad abbassare il cuneo fiscale» con i risparmi della spending review e il taglio degli oneri. A

l'aumento dell'Iva e finanziare la flat tax.

Resta il tema dell'alleggerimento del cuneo fiscale e contributivo che, come ha certificato l'Ocse, è secondo, solo alla Francia, per le famiglie monoreddito, e terzo, dopo Belgio e Germania, per i single. Nel Patto per la fabbrica Confindustria e sindacati propongono il taglio del cuneo fiscale a vantaggio dei lavoratori per alzare i salari e stimolare i consumi.

Sullo sfondo c'è la partita sul riordino degli incentivi alle assunzioni. Tra i principali c'è il bonus occupazione Sud, lo sgravio contributivo fino a 8.060 euro annui per le assunzioni a tempo indeterminato (o stabilizzazioni) di lavoratori con 50 anni e con un'anzianità di

Sardegna, Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. In legge di Bilancio 2019 c'è il bonus per l'assunzione a tempo indeterminato di giovani laureati a pieni voti e dottori di ricerca, uno sgravio contributivo fino a 8 mila euro; da quest'anno c'è anche l'incentivo per chi assume percettori del reddito di cittadinanza (da 5 a 18 mensilità, a condizione si realizzi un incremento occupazionale). Confermati gli incentivi per l'assunzione di donne ed over 50 senza lavoro, dei lavoratori in Naspie e in Cigs, il bonus per i Neet (giovani tra 16 e 29 anni di Garanzia Giovani). Completano il quadro il bonus occupazione Sud e l'esonero contributivo del 50 per cento per

04,3%) seguite da quelle collegate alle imposte di registro, di bollo e ipocata-  
stali (5,7 miliardi di minori entrate pa-  
ri al 9,3%). La perdita di gettito è risul-

## vaglia. Tra- guardo in autunno

ting review e il taglio degli sprechi. At-  
tenzione però, nel Def si indica che le ri-  
sorse frutto della revisione delle tax  
expenditure servono per disinnescare

toni tra i 16 e 34 anni, o con 35 anni di età  
e oltre, privi di impiego regolarmente  
retribuito da almeno sei mesi, se la pre-  
stazione si svolge in Abruzzo, Molise,

contributivo del 50% per i assicurati di  
under 35 prorogati, rispettivamente, da  
Anpal e decreto Dignità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA